

B5

Limited acceleration mode for electronic throttle control

Patent number: DE10234434

Publication date: 2003-02-27

Inventor: BAUERLE PAUL ALAN (US); COSTIN MARK HENRY (US); SCHALLER ROBERT J (US); PURCELL JAMES T (US); MAIORANA JUN MARIO VINCENT (US); SIMON JUN ROBERT CHARLES (US)

Applicant: GEN MOTORS CORP N D GES D STAA (US)

Classification:

- **international:** F02D41/22; B60K31/00

- **europen:** F02D9/02, F02D11/10F, F02D41/22D

Application number: DE20021034434 20020729

Priority number(s): US20010919336 20010731

Also published as:

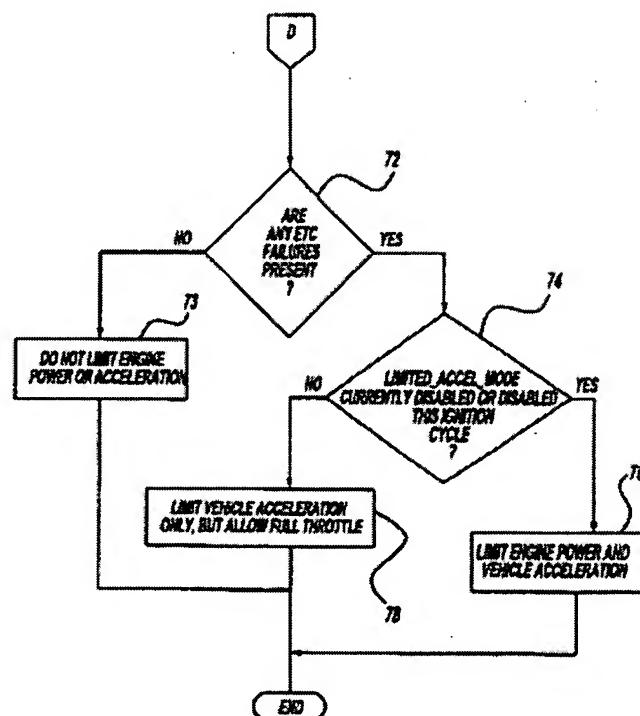
US6513492 (B1)

US2003024504 (A1)

Abstract not available for DE10234434

Abstract of correspondent: **US6513492**

A method of controlling a motor vehicle engine having an electronic throttle including positioning the electronic throttle in response to a requested throttle area, determining a fault in the vehicle engine, limiting the throttle area after a fault has been determined to control vehicle speed, limiting acceleration of the vehicle after the fault has been determined, and determining if the engine may be operated at full throttle after the fault has been determined to allow the vehicle to operate in a high power demand application



⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 102 34 434 A 1

⑯ Int. Cl. 7:
F 02 D 41/22
B 60 K 31/00

35

1 R1

⑯ Aktenzeichen: 102 34 434.5
⑯ Anmeldetag: 29. 7. 2002
⑯ Offenlegungstag: 27. 2. 2003

⑯ Unionspriorität:
09/919336 31. 07. 2001 US
⑯ Anmelder:
General Motors Corp. (n.d. Ges.d. Staates
Delaware), Detroit, Mich., US
⑯ Vertreter:
Manitz, Finsterwald & Partner GbR, 80336 München

⑯ Erfinder:
Bauerle, Paul Alan, Fenton, Mich., US; Costin, Mark
Henry, Bloomfield Township, Mich., US; Schaller,
Robert J., Brighton, Mich., US; Purcell, James T.,
Goleta, Calif., US; Simon jun., Robert Charles, Novi,
Mich., US; Maiorana jun., Mario Vincent,
Davisburg, Mich., US

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑯ Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung für eine elektronische Drosselklappensteuerung
⑯ Verfahren zum Steuern eines Kraftfahrzeugmotors mit einer elektronischen Drosselklappe, das umfasst, dass die elektronische Drosselklappe in Ansprechen auf eine angeforderte Drosselungsfläche positioniert wird, ein Fehler in dem Fahrzeug festgestellt wird, die Drosselungsfläche begrenzt wird, nachdem ein Fehler festgestellt worden ist, um die Fahrzeuggeschwindigkeit zu steuern, die Beschleunigung des Fahrzeuges begrenzt wird, nachdem der Fehler festgestellt worden ist, und festgestellt wird, ob der Motor unter Vollast betrieben werden kann, nachdem der Fehler festgestellt worden ist, damit das Fahrzeug auf einen hohen Lastbedarf reagieren kann.

Beschreibung

[0001] Diese Erfindung betrifft ein Betriebsverfahren für ein elektronisches Drosselklappensteuerungssystem (ETC-System) für ein Fahrzeug, und insbesondere ein Verfahren einer Verwendung des Drosselklappensteuerungssystems, um die Fahrzeugbeschleunigung, die Fahrzeuggeschwindigkeit und die Fahrzeugleistung bei einem Fehler zu überwachen.

[0002] Bei einem ETC-System eines Fahrzeugs ist die Drosselklappe des Motors mechanisch von dem vom Fahrer betätigten Gaspedal entkoppelt, und wird statt dessen von einem Elektromotor unter der Steuerung eines elektronischen oder Antriebsstrangsteuermoduls (PCM) positioniert. Der Motor wird aktiviert, um die Drosselklappe in Ansprechen auf eine Gaspedalbewegung zu positionieren, er kann aber auch gesteuert werden, um andere Funktionen auszuführen, wie etwa eine Leerlaufdrehzahlregelung, eine Motordrehzahlregelung, eine Fahrtregelung, eine Drehmomentreduktion zur Antriebsschlupfregelung und eine Regulierung der Fahrzeugbeschleunigung. Im Allgemeinen bestimmt das PCM oder ein anderer Controller eine effektive Soll-Drosselungsfläche, um eine gegebene Funktion auszuführen, und das PCM aktiviert den Motor, um die Drosselklappe in eine Stellung zu bewegen, die der Soll-Drosselungsfläche entspricht. Zusätzlich zu der elektronischen Drosselklappensteuerung kann das PCM die Fahrzeugbeschleunigung und die Motorleistung über die Verstellung von Kraftstoffeinspritzventilen oder des Zündzeitpunktes regulieren.

[0003] Die vorliegende Erfindung betrifft ein verbessertes Verfahren zur Regulierung der Beschleunigung eines Fahrzeugs bei einem ETC-System. Die Beschleunigungsregelfunktion wird typischerweise bei bestimmten Fehlerbedingungen, wie etwa einem Sensorfehler, angefordert und arbeitet unter derartigen Fehlerbedingungen, um die Fahrzeugbeschleunigung auf einen Schwellenwert zu begrenzen, der auf der Grundlage einer Änderung der Fahrzeuggeschwindigkeit bestimmt werden kann. Sensorfehler können einen Fehler des Luftmengensensors, und Pedal- oder Drosselklappensensoren, die einen außerhalb des zulässigen Bereichs befindlichen Wert erzeugen, umfassen, sind aber nicht darauf begrenzt. Die Drosselklappe begrenzt die Fahrzeugbeschleunigung und die Motorleistung, indem die Drosselungsfläche bei einer derartigen Fehlerbedingung auf einen vorbestimmten kalibrierten Wert begrenzt wird. Bei Bedingungen einer Fahrt eben auf Seehöhe wird diese begrenzte kalibrierte Drosselungsfläche einer Fahrzeuggeschwindigkeit entsprechen, aber während des Betriebes an Geländesteigungen, auf einer geografischen Höhe oder bei Betriebsbedingungen mit hohem Leistungs- oder Drehmomentbedarf, wie etwa beim Schleppen, kann es sein, dass diese begrenzte Drosselfläche nicht groß genug ist, um eine minimale Geschwindigkeit sicherzustellen. Somit ist die begrenzte Geschwindigkeit, die durch die feste Drosselungsgrenze erzeugt wird, stark von der Betriebsumgebung und der Fahrzeugbelastung abhängig. Diese Erfindung überwindet diese Beschränkungen, während sie ein sicheres Ansprechen des Fahrzeugs bei einem Sensorausfall aufrechterhält. Wenn eine ausreichende Redundanz vorhanden ist (wie etwa das Vorhandensein von zwei Bremsanzeigen und zwei Fahrzeuggeschwindigkeitsauslesungen), wäre es erwünscht, einen Vollastbetrieb zuzulassen, wenn die Beschleunigung begrenzt werden kann. Die vorliegende Erfindung wird die Fahrzeuggeschwindigkeit und Fahrzeugbeschleunigung überwachen und zulassen, dass sich die Drosselklappe bei einer Fehlerbedingung in eine Stellung über ihre begrenzte kalibrierte Drosselungsfläche hinaus bewegen kann, um ei-

nen Soll-Drehmomentausgang bei einer Betriebsbedingung mit hohem Leistungs- bzw. Drehmomentbedarf zuzulassen.

[0004] Die Erfindung wird im Folgenden beispielhaft anhand der Zeichnungen beschrieben, in diesen ist:

5 [0005] Fig. 1 ein schematisches Schaubild eines Fahrzeugs mit einem erfindungsgemäßen elektronischen Drosselklappensteuerungssystem, das ein elektronisches Steuergerät umfasst, und

10 [0006] Fig. 2 ein Flussdiagramm, das ein Computerprogramm darstellt, das von dem elektronischen Steuergerät von Fig. 1 beim Durchführen der Steuerung der Beschleunigungsregulierung dieser Erfindung ausgeführt wird.

15 [0007] Nach den Zeichnungen, und insbesondere nach Fig. 1, bezeichnet Bezeichnen 10 im Allgemeinen einen Fahrzeugantriebsstrang, der einen Verbrennungsmotor 12 umfasst, der mit einem Mehrganggetriebe 14 gekoppelt ist, das wiederum über eine Antriebswelle 16 und ein Differential 18 mit zwei angetriebenen Rädern 20a-20b gekoppelt ist. Die Stellung einer in einem Ansaugkrümmer 23 des Verbrennungsmotors 12 angeordneten Drosselklappe 22 wird gesteuert, um Leistung zum Antrieben der Räder 20a-20b zu erzeugen. Die Drosselklappe 22 ist mechanisch von einem vom Fahrer betätigten Gaspedal (nicht gezeigt) entkoppelt und wird statt dessen von einem Elektromotor 24 unter der Steuerung eines Motor- oder Antriebsstrangsteuermoduls (PCM) 26 positioniert, welches auch den Betrieb des Verbrennungsmotors 12 und des Getriebes 14 steuert. Das PCM 26 beruht auf einem Mikroprozessor und arbeitet in Ansprechen auf eine Anzahl von Eingängen, die ein Motordrehzahlsignal ES auf Leitung 28, ein Fahrzeuggeschwindigkeitssignal VS auf Leitung 30, ein Gaspedalstellungssignal TPS auf Leitung 32, ein Zubehörlastsignal ACC auf Leitung 34, ein Drosselklappenstellungsrückkopplungs-signal auf Leitung 36 und ein barometrisches oder Umgebungsluftdrucksignal BARO auf Leitung 38 umfassen, aber nicht darauf begrenzt sind. Diese Eingänge werden von verschiedenen herkömmlichen Sensoren geliefert, wie etwa die dargestellten Wellendrehzahlsensoren 40, 42 und Drosselklappenstellungssensor 44. Im Allgemeinen aktiviert das

20 PCM 26 den Motor 24, um die Drosselklappe 22 gemäß der Soll-Drosselungsfläche TA des zu positionieren, die in Ansprechen auf die Gaspedalstellung und verschiedene Steuerungsfunktionen, wie etwa die Leerlaufdrehzahlregelung, die Steuerung des Motorreglers, die Fahrtregelung und die

25 Antriebsschlupfregelung, bestimmt wird. Zusätzlich steuert das PCM 26 herkömmliche Zündungs- und Kraftstoffregelungseinrichtungen 50, 52, die mit dem Verbrennungsmotor 12 gekoppelt sind.

30 [0008] Erfindungsgemäß steuert das PCM 26 den Motor 24 während Zeiträumen einer Motorleistungsbegrenzung, um die Fahrzeugbeschleunigung auf einen kalibrierten Wert auf der Grundlage der Fahrzeuggeschwindigkeit zu begrenzen. Die Steuerung ist U. S. Patent 6 167 343 von Bauerle beschrieben, deren Offenbarungsgehalt hierin durch Bezugnahme vollständig mit eingeschlossen ist.

35 [0009] Bei bestimmten Betriebsbedingungen, wie etwa einem Sensorausfall an einem einzelnen Punkt, wird die Geschwindigkeit des Fahrzeugs durch die Stellung der Drosselklappe 22 begrenzt werden. Die Stellung der Drosselklappe 22 steht sowohl mit der Geschwindigkeit des Fahrzeugs als auch mit dem Drehmomentausgang des Verbrennungsmotors 12 in Beziehung. Wie es zuvor beschrieben wurde, wird bei bestimmten Fahrbedingungen, die einen hohen Drehmomentbedarf mit sich bringen, der Luftdurchsatz an der Drosselklappe 22 bei einer begrenzten Stellung nicht groß genug sein, um ein Soll-Drehmoment für Anwendungen, wie etwa Schleppen, zu erzeugen. Das durch die feste Drosselungsgrenze erzeugte begrenzte Drehmoment hängt

stark von der Betriebsumgebung und der Fahrzeugbelastung ab. Diese Erfindung überwindet diese Beschränkungen, während sie ein sicheres Ansprechen des Fahrzeugs bei einem Sensorausfall aufrechterhält.

[0010] In Fig. 2 ist das Verfahren der vorliegenden Erfindung in der Form eines Flussdiagramms veranschaulicht. Das Verfahren beginnt bei Block 50 als eine periodische Schleife, um eine kontinuierliche Bewertung der Bedingungen zuzulassen, die eine Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung erlauben. Dieses Verfahren wiederholt sich alle 50 ms, um die gegenwärtigen Bedingungen oft genug zu überwachen, damit diese Betriebsart gesperrt werden kann, wenn sich ein schwerwiegender Systemfehler entwickelt. Derartige schwerwiegende Fehler können den Verlust aller Drosselklappen- oder Pedalsensoren, den Verlust der ETC-Motorsteuerung (Aktuatorfehler) oder interne PCM-Prozessorfehler umfassen.

[0011] Falls bei Block 52 die Fahrzeuggeschwindigkeit größer als oder gleich der Fahrzeuggeschwindigkeit ist, über der die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung nicht freigegeben werden darf, wenn sie zuvor gesperrt worden ist, und es keine Aufbringung der Bremse gegeben hat (typischerweise bei ungefähr 8 km/h (5 MPH) festgelegt, unter der die Grenze der Drosselungsfläche mit begrenzter Beschleunigung aufgrund der Ungenauigkeit der Beschleunigung bei dieser niedrigen Geschwindigkeit in die Ausgangsstellung einer festen Drosselungsfläche übergeht), und Betriebsart_mit_begrenzter_Beschleunigung_nicht_zugelassen = WAHR, wie es durch eine Flag von der letzten Schleife bei Block 68 angezeigt wird, wird dann die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung für den Zündzyklus bei Block 54 gesperrt und zu Block 62 fortgefahrene. Die Flag, "Betriebsart_mit_begrenzter_Beschleunigung_nicht_zugelassen" zeigt an, ob das System in die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung eintreten kann, und, falls diese WAHR ist, wird dies nicht den Eintritt in die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung zulassen. Die Bestimmung bei Block 52 ist in dem Fall erforderlich, dass das Fahrzeug einen Fehler eines einzelnen Sensors beim Start aufweist, bevor der Fahrer das Bremspedal zumindest einmal aufbringt. Normalerweise erfordert es die Sicherheit des ETC-Systems, dass das System niemals von einer stärker einschränkenden Betriebsart (begrenzte Leistung) zu einer weniger einschränkenden Betriebsart (begrenzte Beschleunigung) während des gleichen Zündzyklus übergeht, um die Stabilität und Sicherheit des Systems aufrechtzuerhalten. Dieser Übergang kann vorgenommen werden, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit niedrig ist, da es immer eine begrenzte Drosselungsflächenklemmung an der Drosselklappe geben wird. Wenn diese Prüfung nicht vorhanden wäre, würde in einer Situation, in der das Fahrzeug mit einem Fehler eines einzelnen Sensors startet, der bewirkt, dass das PCM in den Betrieb mit begrenzter Leistung eintritt (weil die Bremse noch nicht aufgebracht worden sind), das System bei begrenzter Leistung bleiben und niemals in die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung übergehen.

[0012] Wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit nicht größer als die unter der Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung zugelassene Geschwindigkeit ist oder die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung zugelassen ist, wird dann das Verfahren zu Block 56 fortfahren, um festzustellen, ob die primäre Bremse sowie eine sekundäre Bremse aufgebracht sind. Die Bremse stellen eine wichtige Sicherheitsfunktion bereit, um die Drosselungsgrenze bei einem Betrieb mit ausfallenem ETC-Sensor jedes Mal dann auf Leerlauf zu reduzieren, wenn die Bremse aufgebracht werden. Wenn beide Bremse aufgebracht sind, wird die Flag "Bremsübergang" bei Block 58 auf WAHR gesetzt, und das Verfahren

fährt zu Block 60 fort. Wenn beide Bremse nicht aufgebracht sind, wird dann das Verfahren auch zu Block 60 fortfahren, um festzustellen, ob irgendein einzelner ETC-Sensor fehlerhaft ist und das System sich nicht in einer Betriebsart

5 einer schwerwiegenden Abhilfemaßnahme befindet. Wenn es keinen Fehler eines einzelnen ETC-Sensors gibt oder das System sich in einer Betriebsart einer schwerwiegenden Abhilfemaßnahme befindet, wird das Verfahren zu Block 62 fortfahren und die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung sperren. Wenn es einen Fehler eines einzelnen ETC-Sensors gibt und das Fahrzeug sich nicht in einer Betriebsart einer schwerwiegenden Abhilfemaßnahme befindet, wird dann das Verfahren zu Block 64 fortfahren. Sensorausfälle können mindestens den Ausfall von einem Pedal- oder 10 Drosselklappensensor umfassen, und eine schwerwiegende Abhilfemaßnahme wird auftreten, wenn es einen Verlust aller Drosselklappen- oder Pedalsensoren, einen Verlust der ETC-Motorsteuerung (Aktuatorfehler) oder interne PCM-Prozessor-Fehler gibt. Die vorliegende Erfindung umfasst 15 redundante Sensoren für die Bremspedal- und Gaspedalstellung, einen Drosselklappenstellungsrückkopplungs- und Fahrzeuggeschwindigkeitssensor, wie etwa einen Getriebeabtriebwelldrehzahlsensor oder einzelne Raddrehzahl-sensoren.

20 [0013] Wenn bei Block 64 die redundanten Bremsensensoren vorhanden sind und richtig arbeiten, die Flag "Bremsübergang" WAHR ist und redundante Fahrzeuggeschwindigkeiten gültig sind und miteinander übereinstimmen, wird das Verfahren bei Block 66 in die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung eintreten und zu Block 67 fortfahren. Die bei Block 64 geprüften Bedingungen liefern eine hinreichende Redundanz, um zuzulassen, dass die Drosselklappe selbst bei einem Fehler eines einzelnen Sensors Vollast erreicht. Wenn diese Bedingungen bei Block 62 nicht WAHR sind, wird das Verfahren die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung sperren und zu Block 67 fortfahren.

25 [0014] Bei Block 67 wird das Verfahren feststellen, ob irgendwelche ETC-Ausfälle vorhanden sind und eine begrenzte Beschleunigung gesperrt ist. Wenn diese Bedingungen erfüllt sind, wird das Verfahren zu Block 68 fortfahren und keinen Eintritt in eine Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung zulassen. Die bei Block 68 gesetzte Variable/Flag 30 "Betriebsart_mit_begrenzter_Beschleunigung_nicht_zugelassen" wird für die nächste Iteration durch dieses Verfahren bei Block 52 verwendet, indem angezeigt wird, dass der ETC-Ausfall vorhanden ist, aber eine Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung gegenwärtig nicht zugelassen ist. Normalerweise erfordert es die Sicherheit des ETC-Systems, dass das System niemals von einer stärker einschränkenden Betriebsart (begrenzte Leistung) zu einer weniger einschränkenden Betriebsart (begrenzte Beschleunigung) während des gleichen Zündzyklus übergeht, um die Stabilität und Sicherheit des Systems aufrechtzuerhalten. Dieser Übergang kann einmal vorgenommen werden, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit niedrig ist, da es immer eine begrenzte Drosselungsflächenklemmung an der Drosselklappe geben wird, und der Fahrer des Fahrzeugs wird keinerlei Änderung im Betrieb bemerken. Wenn die Bedingungen von Block 67 nicht erfüllt sind, wird bei Block 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100 105 110 115 120 125 130 135 140 145 150 155 160 165 170 175 180 185 190 195 200 205 210 215 220 225 230 235 240 245 250 255 260 265 270 275 280 285 290 295 300 305 310 315 320 325 330 335 340 345 350 355 360 365 370 375 380 385 390 395 400 405 410 415 420 425 430 435 440 445 450 455 460 465 470 475 480 485 490 495 500 505 510 515 520 525 530 535 540 545 550 555 560 565 570 575 580 585 590 595 600 605 610 615 620 625 630 635 640 645 650 655 660 665 670 675 680 685 690 695 700 705 710 715 720 725 730 735 740 745 750 755 760 765 770 775 780 785 790 795 800 805 810 815 820 825 830 835 840 845 850 855 860 865 870 875 880 885 890 895 900 905 910 915 920 925 930 935 940 945 950 955 960 965 970 975 980 985 990 995 1000 1005 1010 1015 1020 1025 1030 1035 1040 1045 1050 1055 1060 1065 1070 1075 1080 1085 1090 1095 1100 1105 1110 1115 1120 1125 1130 1135 1140 1145 1150 1155 1160 1165 1170 1175 1180 1185 1190 1195 1200 1205 1210 1215 1220 1225 1230 1235 1240 1245 1250 1255 1260 1265 1270 1275 1280 1285 1290 1295 1300 1305 1310 1315 1320 1325 1330 1335 1340 1345 1350 1355 1360 1365 1370 1375 1380 1385 1390 1395 1400 1405 1410 1415 1420 1425 1430 1435 1440 1445 1450 1455 1460 1465 1470 1475 1480 1485 1490 1495 1500 1505 1510 1515 1520 1525 1530 1535 1540 1545 1550 1555 1560 1565 1570 1575 1580 1585 1590 1595 1600 1605 1610 1615 1620 1625 1630 1635 1640 1645 1650 1655 1660 1665 1670 1675 1680 1685 1690 1695 1700 1705 1710 1715 1720 1725 1730 1735 1740 1745 1750 1755 1760 1765 1770 1775 1780 1785 1790 1795 1800 1805 1810 1815 1820 1825 1830 1835 1840 1845 1850 1855 1860 1865 1870 1875 1880 1885 1890 1895 1900 1905 1910 1915 1920 1925 1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010 2015 2020 2025 2030 2035 2040 2045 2050 2055 2060 2065 2070 2075 2080 2085 2090 2095 2100 2105 2110 2115 2120 2125 2130 2135 2140 2145 2150 2155 2160 2165 2170 2175 2180 2185 2190 2195 2200 2205 2210 2215 2220 2225 2230 2235 2240 2245 2250 2255 2260 2265 2270 2275 2280 2285 2290 2295 2300 2305 2310 2315 2320 2325 2330 2335 2340 2345 2350 2355 2360 2365 2370 2375 2380 2385 2390 2395 2400 2405 2410 2415 2420 2425 2430 2435 2440 2445 2450 2455 2460 2465 2470 2475 2480 2485 2490 2495 2500 2505 2510 2515 2520 2525 2530 2535 2540 2545 2550 2555 2560 2565 2570 2575 2580 2585 2590 2595 2600 2605 2610 2615 2620 2625 2630 2635 2640 2645 2650 2655 2660 2665 2670 2675 2680 2685 2690 2695 2700 2705 2710 2715 2720 2725 2730 2735 2740 2745 2750 2755 2760 2765 2770 2775 2780 2785 2790 2795 2800 2805 2810 2815 2820 2825 2830 2835 2840 2845 2850 2855 2860 2865 2870 2875 2880 2885 2890 2895 2900 2905 2910 2915 2920 2925 2930 2935 2940 2945 2950 2955 2960 2965 2970 2975 2980 2985 2990 2995 3000 3005 3010 3015 3020 3025 3030 3035 3040 3045 3050 3055 3060 3065 3070 3075 3080 3085 3090 3095 3100 3105 3110 3115 3120 3125 3130 3135 3140 3145 3150 3155 3160 3165 3170 3175 3180 3185 3190 3195 3200 3205 3210 3215 3220 3225 3230 3235 3240 3245 3250 3255 3260 3265 3270 3275 3280 3285 3290 3295 3300 3305 3310 3315 3320 3325 3330 3335 3340 3345 3350 3355 3360 3365 3370 3375 3380 3385 3390 3395 3400 3405 3410 3415 3420 3425 3430 3435 3440 3445 3450 3455 3460 3465 3470 3475 3480 3485 3490 3495 3500 3505 3510 3515 3520 3525 3530 3535 3540 3545 3550 3555 3560 3565 3570 3575 3580 3585 3590 3595 3600 3605 3610 3615 3620 3625 3630 3635 3640 3645 3650 3655 3660 3665 3670 3675 3680 3685 3690 3695 3700 3705 3710 3715 3720 3725 3730 3735 3740 3745 3750 3755 3760 3765 3770 3775 3780 3785 3790 3795 3800 3805 3810 3815 3820 3825 3830 3835 3840 3845 3850 3855 3860 3865 3870 3875 3880 3885 3890 3895 3900 3905 3910 3915 3920 3925 3930 3935 3940 3945 3950 3955 3960 3965 3970 3975 3980 3985 3990 3995 4000 4005 4010 4015 4020 4025 4030 4035 4040 4045 4050 4055 4060 4065 4070 4075 4080 4085 4090 4095 4100 4105 4110 4115 4120 4125 4130 4135 4140 4145 4150 4155 4160 4165 4170 4175 4180 4185 4190 4195 4200 4205 4210 4215 4220 4225 4230 4235 4240 4245 4250 4255 4260 4265 4270 4275 4280 4285 4290 4295 4300 4305 4310 4315 4320 4325 4330 4335 4340 4345 4350 4355 4360 4365 4370 4375 4380 4385 4390 4395 4400 4405 4410 4415 4420 4425 4430 4435 4440 4445 4450 4455 4460 4465 4470 4475 4480 4485 4490 4495 4500 4505 4510 4515 4520 4525 4530 4535 4540 4545 4550 4555 4560 4565 4570 4575 4580 4585 4590 4595 4600 4605 4610 4615 4620 4625 4630 4635 4640 4645 4650 4655 4660 4665 4670 4675 4680 4685 4690 4695 4700 4705 4710 4715 4720 4725 4730 4735 4740 4745 4750 4755 4760 4765 4770 4775 4780 4785 4790 4795 4800 4805 4810 4815 4820 4825 4830 4835 4840 4845 4850 4855 4860 4865 4870 4875 4880 4885 4890 4895 4900 4905 4910 4915 4920 4925 4930 4935 4940 4945 4950 4955 4960 4965 4970 4975 4980 4985 4990 4995 5000 5005 5010 5015 5020 5025 5030 5035 5040 5045 5050 5055 5060 5065 5070 5075 5080 5085 5090 5095 5100 5105 5110 5115 5120 5125 5130 5135 5140 5145 5150 5155 5160 5165 5170 5175 5180 5185 5190 5195 5200 5205 5210 5215 5220 5225 5230 5235 5240 5245 5250 5255 5260 5265 5270 5275 5280 5285 5290 5295 5300 5305 5310 5315 5320 5325 5330 5335 5340 5345 5350 5355 5360 5365 5370 5375 5380 5385 5390 5395 5400 5405 5410 5415 5420 5425 5430 5435 5440 5445 5450 5455 5460 5465 5470 5475 5480 5485 5490 5495 5500 5505 5510 5515 5520 5525 5530 5535 5540 5545 5550 5555 5560 5565 5570 5575 5580 5585 5590 5595 5600 5605 5610 5615 5620 5625 5630 5635 5640 5645 5650 5655 5660 5665 5670 5675 5680 5685 5690 5695 5700 5705 5710 5715 5720 5725 5730 5735 5740 5745 5750 5755 5760 5765 5770 5775 5780 5785 5790 5795 5800 5805 5810 5815 5820 5825 5830 5835 5840 5845 5850 5855 5860 5865 5870 5875 5880 5885 5890 5895 5900 5905 5910 5915 5920 5925 5930 5935 5940 5945 5950 5955 5960 5965 5970 5975 5980 5985 5990 5995 6000 6005 6010 6015 6020 6025 6030 6035 6040 6045 6050 6055 6060 6065 6070 6075 6080 6085 6090 6095 6100 6105 6110 6115 6120 6125 6130 6135 6140 6145 6150 6155 6160 6165 6170 6175 6180 6185 6190 6195 6200 6205 6210 6215 6220 6225 6230 6235 6240 6245 6250 6255 6260 6265 6270 6275 6280 6285 6290 6295 6300 6305 6310 6315 6320 6325 6330 6335 6340 6345 6350 6355 6360 6365 6370 6375 6380 6385 6390 6395 6400 6405 6410 6415 6420 6425 6430 6435 6440 6445 6450 6455 6460 6465 6470 6475 6480 6485 6490 6495 6500 6505 6510 6515 6520 6525 6530 6535 6540 6545 6550 6555 6560 6565 6570 6575 6580 6585 6590 6595 6600 6605 6610 6615 6620 6625 6630 6635 6640 6645 6650 6655 6660 6665 6670 6675 6680 6685 6690 6695 6700 6705 6710 6715 6720 6725 6730 6735 6740 6745 6750 6755 6760 6765 6770 6775 6780 6785 6790 6795 6800 6805 6810 6815 6820 6825 6830 6835 6840 6845 6850 6855 6860 6865 6870 6875 6880 6885 6890 6895 6900 6905 6910 6915 6920 6925 6930 6935 6940 6945 6950 6955 6960 6965 6970 6975 6980 6985 6990 6995 7000 7005 7010 7015 7020 7025 7030 7035 7040 7045 7050 7055 7060 7065 7070 7075 7080 7085 7090 7095 7100 7105 7110 7115 7120 7125 7130 7135 7140 7145 7150 7155 7160 7165 7170 7175 7180 7185 7190 7195 7200 7205 7210 7215 7220 7225 7230 7235 7240 7245 7250 7255 7260 7265 7270 7275 7280 7285 7290 7295 7300 7305 7310 7315 7320 7325 7330 7335 7340 7345 7350 7355 7360 7365 7370 7375 7380 7385 7390 7395 7400 7405 7410 7415 7420 7425 7430 7435 7440 7445 7450 7455 7460 7465 7470 7475 7480 7485 7490 7495 7500 7505 7510 7515 7520 7525 7530 7535 7540 7545 7550 7555 7560 7565 7570 7575 7580 7585 7590 7595 7600 7605 7610 7615 7620 7625 7630 7635 7640 7645 7650 7655 7660 7665 7670 7675 7680 7685 7690 7695 7700 7705 7710 7715 7720 7725 7730 7735 7740 7745 7750 7755 7760 7765 7770 7775 7780 7785 7790 7795 7800 7805 7810 7815 7820 7825 7830 7835 7840 7845 7850 7855 7860 7865 7870 7875 7880 7885 7890 7895 7900 7905 7910 7915 7920 7925 7930 7935 7940 7945 7950 7955 7960 7965 7970 7975 7980 7985 7990 7995 8000 8005 8010 8015 8020 8025 8030 8035 8040 8045 8050 8055 8060 8065 8070 8075 8080 8085 8090 8095 8100 8105 8110 8115 8120 8125 8130 8135 8140 8145 8150 8155 8160 8165 8170 8175 8180 8185 8190 8195 8200 8205 8210 8215 8220 8225 8230 8235 8240 8245 8250 8255 8260 8265 8270 8275 8280 8285 8290 8295 8300 8305 8310 8315 8320 8325 8330 8335 8340 8345 8350 8355 8360 8365 8370 8375 8380 8385 8390 8395 8400 8405 8410 8415 8420 8425 8430 8435 8440 8445 8450 8455 8460 8465 8470 8475 8480 8485 8490 8495 8500 8505 8510 8515 8520 8525 8530 8535 8540 8545 8550 8555 8560 8565 8570 8575 8580 8585 8590 8595 8600 8605 8610 8615 8620 8625 8630 8635 8640 8645 8650 8655 8660 8665 8670 8675 8680 8685 8690 8695 8700 8705 8710 8715 8720 8725 8730 8735 8740 8745 8750 8755 8760 8765 8770 8775 8780 8785 8790 8795 8800 8805 8810 8815 8820 8825 8830 8835 8840 8845 8850 8855 8860 8865 8870 8875 8880 8885 8890 8895 8900 8905 8910 8915 8920 8925 8930 8935 8940 8945 8950 8955 8960 8965 8970 8975 8980 8985 8990 8995 9000 9005 9010 9015 9020 9025 9030 9035 9040 9045 9050 9055 9060 9065 9070 9075 9080 9085 9090 9095 9100 9105 9110 9115 9120 9125 9130 9135 9140 9145 9150 9155 9160 9165 9170 9175 9180 9185 9190 9195 9200 9205 9210 9215 9220 9225 9230 9235 9240 9245 9250 9255 9260 9265 9270 9275 9280 9285 9290 9295 9300 93

Kontrolle über das Gaspedal oder das Fahrregelungssystem, da die gesamte Systemdiagnose einen normalen Betrieb berichtet.

[0016] Bei vorhandenen ETC-Ausfällen bestimmt das Verfahren bei Block 74, ob die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung momentan gesperrt oder in dem gegenwärtigen Zündzyklus gesperrt ist. Um Belange des Fahrverhaltens anzusprechen, wird der Fahrer keinen Betrieb mit begrenzter Drosselungsfläche bei einem Fahrzyklus und eine begrenzte Beschleunigung (bei Vollast) bei dem nächsten Fahrzyklus besitzen. Ein Fahrzyklus ist hier als ein Treten auf das Gaspedal und die daraus resultierende Fahrzeuggeschwindigkeitszunahme gefolgt von einer Bremsenaufbrüngung und einer Rückkehr bis zu einem Stillstand definiert. Wenn die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung gesperrt ist, werden dann die Motorleistung und die Fahrzeugbeschleunigung bei Block 76 begrenzt werden. Wenn die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung freigegeben ist, wird das Verfahren bei Block 78 die Fahrzeugbeschleunigung begrenzen aber Vollast für eine Bedingung mit hohem Drehmoment oder hoher Last zulassen. Mit der oben beschriebenen Steuerung kann eine Regulierung der Fahrzeugbeschleunigung mit einem hohen Grad an Stabilität und Genauigkeit ausgeführt werden, wobei dennoch Betriebsbedingungen mit offener Drosselklappe zugelassen werden.

5

10

15

20

Patentansprüche

1. Verfahren zum Steuern eines Kraftfahrzeugmotors mit einer elektronischen Drosselklappe, mit den Schritten, dass:

die elektronische Drosselklappe in Ansprechen auf eine angeforderte Drosselungsfläche positioniert wird, ein Fehler in dem Fahrzeug festgestellt wird, die Drosselungsfläche begrenzt wird, nachdem ein Fehler festgestellt worden ist, um die Fahrzeuggeschwindigkeit zu steuern, die Beschleunigung des Fahrzeugs begrenzt wird, nachdem der Fehler festgestellt worden ist, und festgestellt wird, ob der Motor unter Vollast betrieben werden kann, nachdem der Fehler bestimmt worden ist, damit das Fahrzeug auf einen hohen Lastbedarf reagieren kann.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Fehler einen Drosselklappensensorfehler umfasst.

3. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Fehler einen Gaspedalsensorfehler umfasst.

4. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass es den Schritt umfasst, dass bei jedem Zündzyklus festgestellt wird, ob eine Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung freigegeben worden ist.

5. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass es den Schritt umfasst, dass festgestellt wird, ob es einen Fehler der elektronischen Drosselklappe gibt.

6. Verfahren zum Regulieren der Beschleunigung eines Kraftfahrzeugs für ein System, bei dem eine Motordrosselklappe in einem Verbrennungsmotor elektronisch in Ansprechen auf eine angeforderte Drosselungsfläche positioniert wird, mit den Schritten, dass: eine Fahrzeugbeschleunigungsgrenze auf der Grundlage eines Maßes der Fahrzeuggeschwindigkeit bestimmt wird,

eine regulierte Drosselungsfläche bei offenem Regelkreis zur Aufrechterhaltung der bestimmten Beschleunigungsgrenze auf ebenem Gelände mit einer nomina-

len Fahrzeugbelastung bestimmt wird, eine Beschleunigung des Fahrzeugs auf der Grundlage von aufeinander folgend gemessenen Werten der Fahrzeuggeschwindigkeit berechnet wird, bei der Feststellung eines Fehlers in einer Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung eingetreten wird, in der die Drosselungsfläche zu Beginn auf die regulierte Drosselungsfläche begrenzt wird, um die Beschleunigung zu begrenzen, und eine offene Drosselklappenstellung zugelassen wird, nachdem in die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung eingetreten worden ist, um einen Betrieb mit hoher Last zuzulassen, während dennoch die Beschleunigung begrenzt ist.

7. Verfahren zum Regulieren der Beschleunigung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Schritt des Berechnens der Beschleunigung des Fahrzeugs umfasst, dass eine Annäherung der Beschleunigung mit Hilfe der Fehlerquadratmethode auf der Grundlage der aufeinander folgend gemessenen Werte der Fahrzeuggeschwindigkeit berechnet wird.

8. Verfahren zum Regulieren der Beschleunigung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Schritt des Bestimmens einer Drosselungsfläche bei offenem Regelkreis den Schritt umfasst, dass eine Drosselungsfläche bei offenem Regelkreis aus einer Tabelle von Drosselungsflächen herausgesucht wird, die als Funktion der Fahrzeuggeschwindigkeit gespeichert wird.

9. Verfahren zum Steuern eines Kraftfahrzeugmotors mit einer elektronischen Drosselklappe, mit den Schritten, dass:

in eine Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung bei der Feststellung eines Sensorfehlers eingetreten wird, bei Eintritt in die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung die Drosselungsfläche zu Beginn begrenzt wird, festgestellt wird, ob der Fahrzeugmotor unter einer Bedingung mit hoher Last in der Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung arbeitet, und eine Bedingung mit offener Drosselklappe bei einer Bedingung einer hohen Last zugelassen wird, während dennoch die Beschleunigung begrenzt wird.

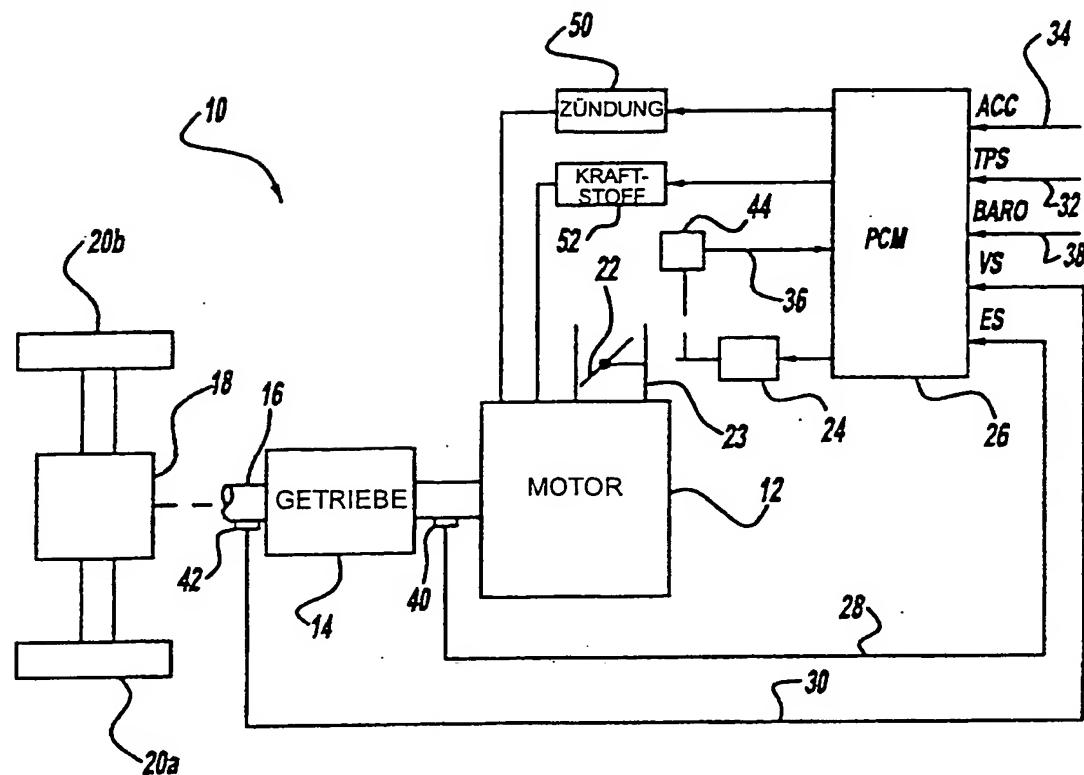
10. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass der Fehler einen Drosselklappensensorfehler umfasst.

11. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass der Fehler einen Gaspedalsensorfehler umfasst.

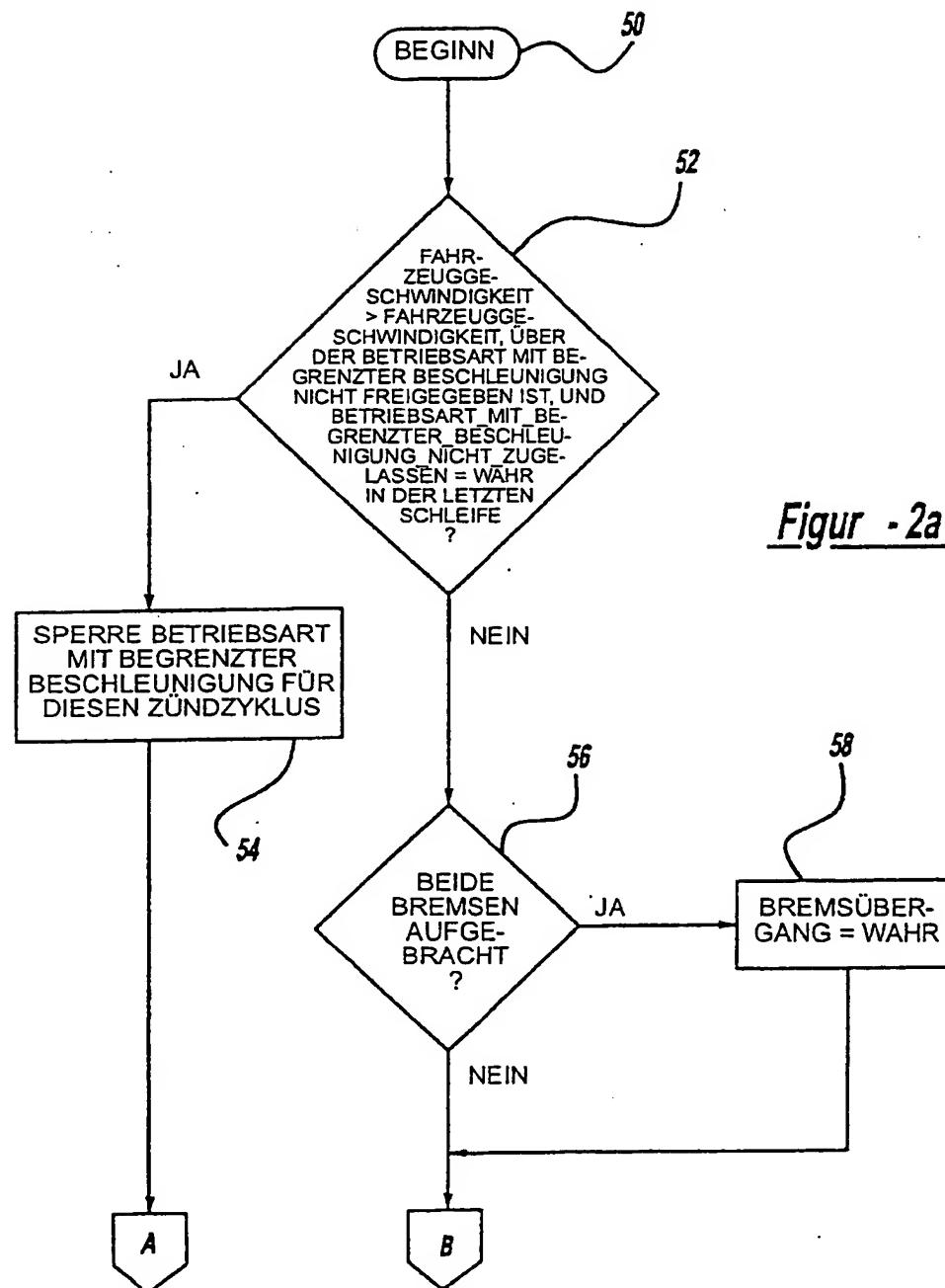
12. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass es ferner den Schritt umfasst, dass festgestellt wird, ob redundante Sensoren vorhanden sind, um einen Eintritt in die Betriebsart mit begrenzter Beschleunigung zuzulassen.

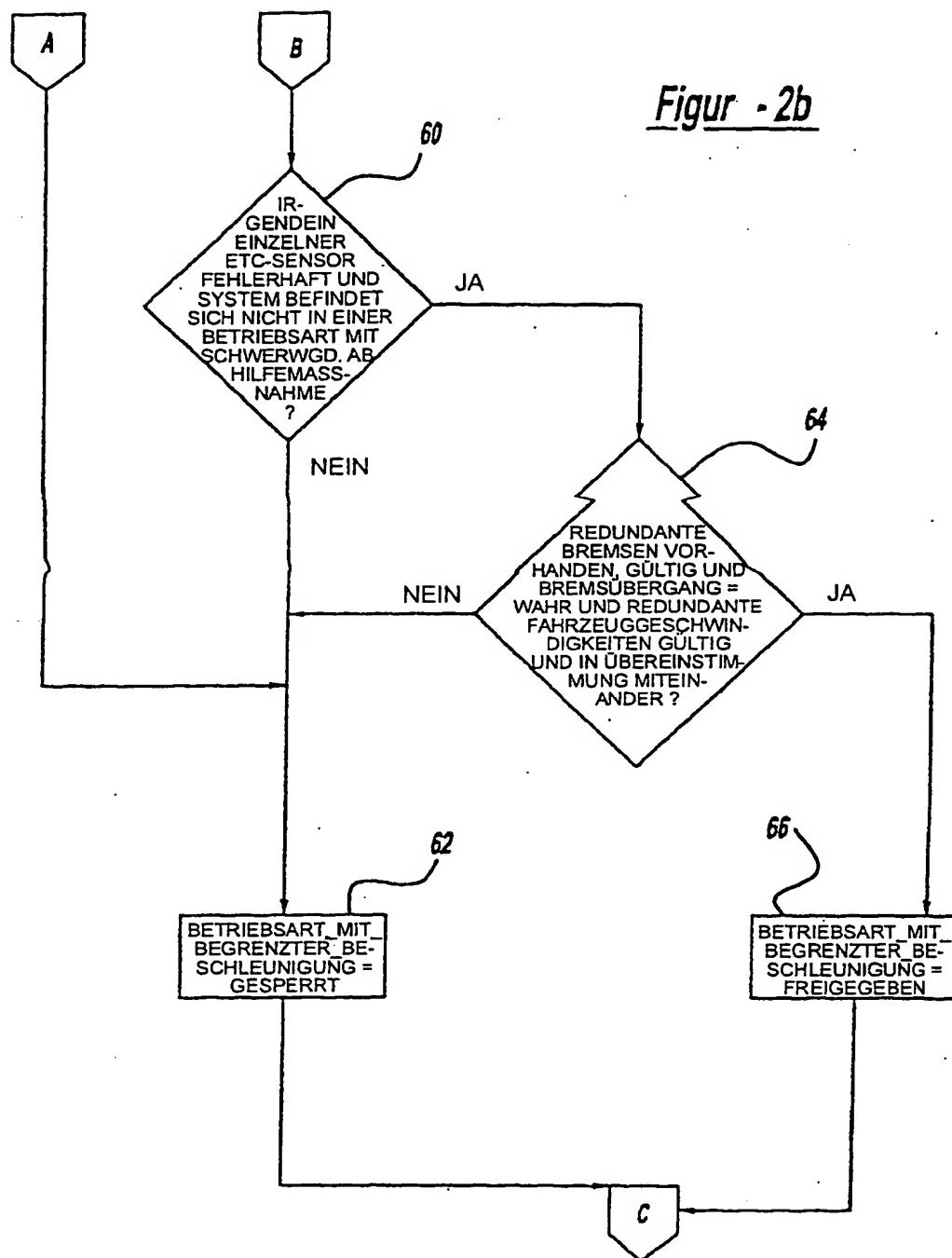
Hierzu 5 Seite(n) Zeichnungen

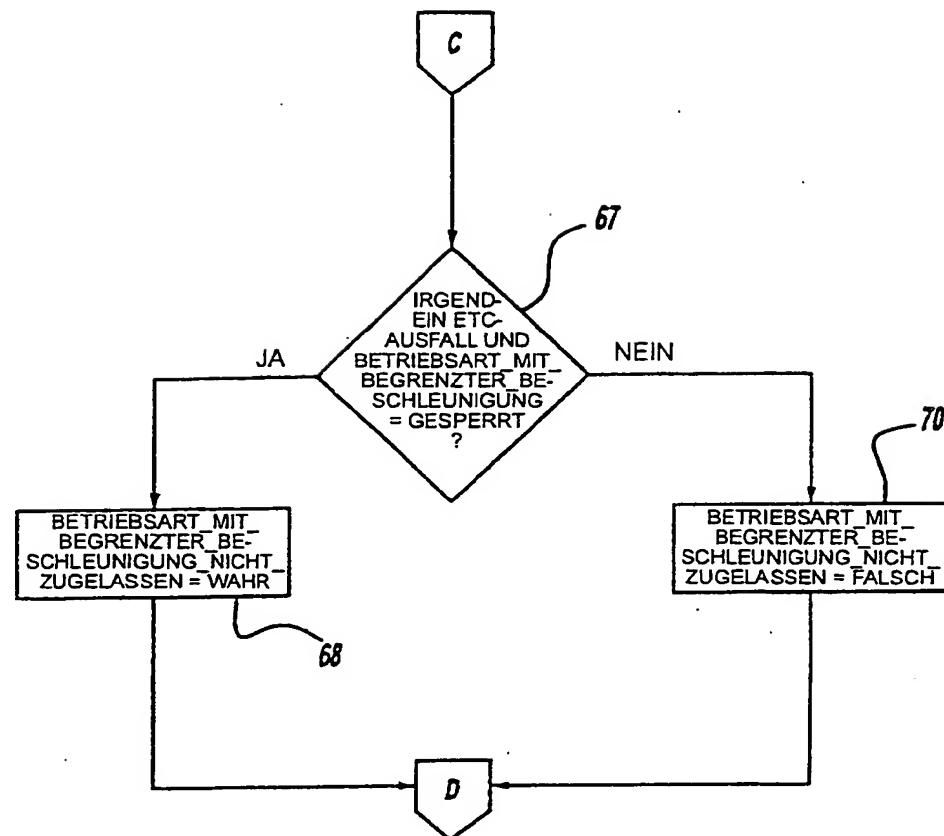
- Leerseite -



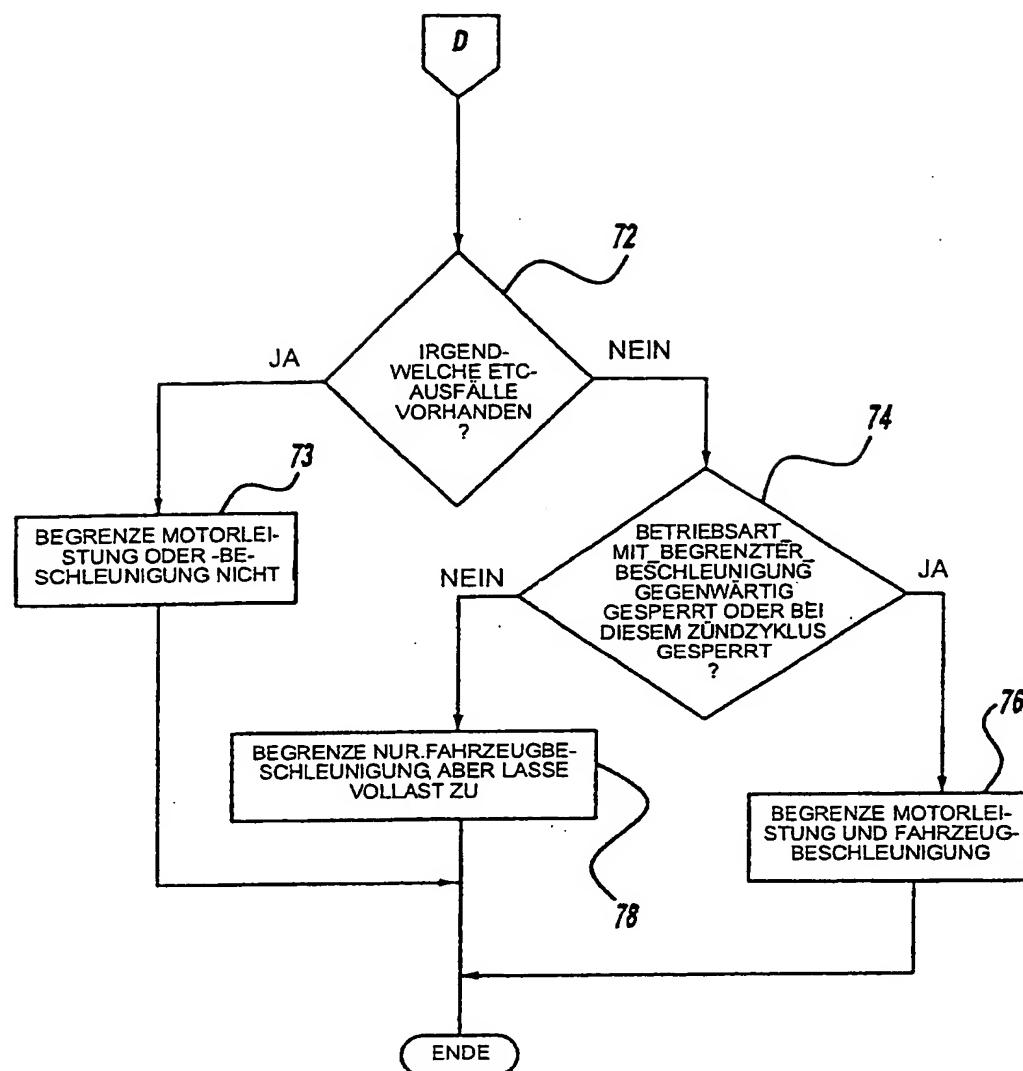
Figur - 1







Figur - 2c



Figur - 2d